

【道路建設課所管 再評価審議資料】

○再評価対象箇所一覧表	・・・p. 1
○再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について	・・・p. 2
○再評価実施箇所（附図）	・・・p. 3
○説明資料（パワーポイント）	
・公共事業再評価について	・・・p. 6
1）道路改築事業 「(国) 363 号 柿野バイパス」	・・・p. 9
2）道路改築事業 「(国) 257 号 濃飛横断自動車道 中津川工区」	・・・p. 22
3）道路改築事業 「(国) 303 号 西横山バイパス」	・・・p. 36
○（参考）費用対効果分析資料	・・・p. 49

令和8年度 再評価対象箇所一覧表 9月7日審議箇所
 [県土整備部 道路建設課]

番号	事業名	路線・地区 ・河川名等	実施箇所 (市町村名)	採択 年度	完了 予定 年度	事 業 概 要			全体事業費	実施済み額	進捗率	経過年数 (R7.3現在)	政策との 位置付け	関連事業の 進捗状況	社会経済情勢 等の変化及び 地元の意向	環境との調 和への配慮 事項	事業費縮減	費用対効 果分析	対応方針 (案)	特記事項
						全体事業量 (km)	実施済事業量 (km)	事 業 実施率	（百万円）	（百万円）	（％）									
									用地補償費 工事費等	用地補償費 工事費等	用地補償費 工事費等									
1	道路改築事業 (交付金事業 分)	(国)363号 柿野バイパス工区	土岐市	H7	R13	3.27	2.40	73.4%	3,250	2,540	78.0%	31	・災害時に有効に 機能するネット ワークの確保 ・安全で快適な歩 行空間の確保 ・地域間の観光交 流や産業振興の 推進	—	鶴里小学校・曾 木小学校の統 合	絶滅危惧種 への影響が 低いルートを選定	張りコンク リートによる 防草対策	1.2 (1.1)	継続	
700	670	96.0%																		
2,550	1,870	73.0%																		
2	道路改築事業 (交付金事業 分)	(国)303号 西横山バイパス工 区	揖斐川町	H25	R15	2.65	0.00	0.0%	14,530	10,050	69.0%	13	・災害時に有効に 機能する道路ネッ トワークの確保 ・地域間の観光交 流や産業振興の 推進	—	・一般国道417 号では、地域の 道路網強化に 寄与する冠山 峠道路が令和 5年11月に供用 開始	希少猛禽類 「クマタカ」に 配慮した工 事を実施	現場発生土 の有効活用	1.1 (1.1)	継続	
3	3	100.0%																		
13,520	9,270	69.0%																		
3	道路改築費 (一般国道改築 費分)	(国)257号 (濃飛横断自動車 道) 中津川工区	中津川市	H28	R18	5.08	0.00	0.0%	44,000	23,500	53.0%	10	・災害時に有効に 機能する道路ネッ トワークの確保 ・地域間の観光交 流や産業振興の 推進	—	・リニア岐阜県 駅周辺整備 中 津川市 土地区 画整理事業 ・中津川市 東 濃東部都市間 連絡道路、中 津川西部テクノ パーク整備事 業	希少猛禽類 「クマタカ」に 配慮した工 事を実施	現場発生土 の有効活用	1.1 (1.2)	継続	
6,500	5,700	88.0%																		
37,500	17,700	47.0%																		

費用対効果分析: () は前回再評価時の投資効果率

令和8年度 再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について

課名 道路建設課

○事業制度について	事業名		道路改築事業
	事業目的		地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ること。
	採択基準		地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上を図るために必要であり、又は快適な生活環境の確保若しくは地域の活力の創造に資すると認められるもの
	概要 (メニュー)		現道の拡幅や線形改良またはバイパス等の建設
○費用対効果の分析について *費用便益 B/C*	効果の項目	うち貨幣換算する項目 ≪B≫	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益
		その他項目	
	費用 ≪C≫ の算定		費用の積み上げ基準＝道路整備に要する事業費＋道路維持管理に要する事業費＋道路構造物の更新に要する事業費* 現在価値算出のための社会的割引率：4% （1%及び2%）比較のために参考とすべき値 基準年次：評価時点 検討年数：50年間
	費用便益比の基準		原則費用便益比（B／C）1.0以上

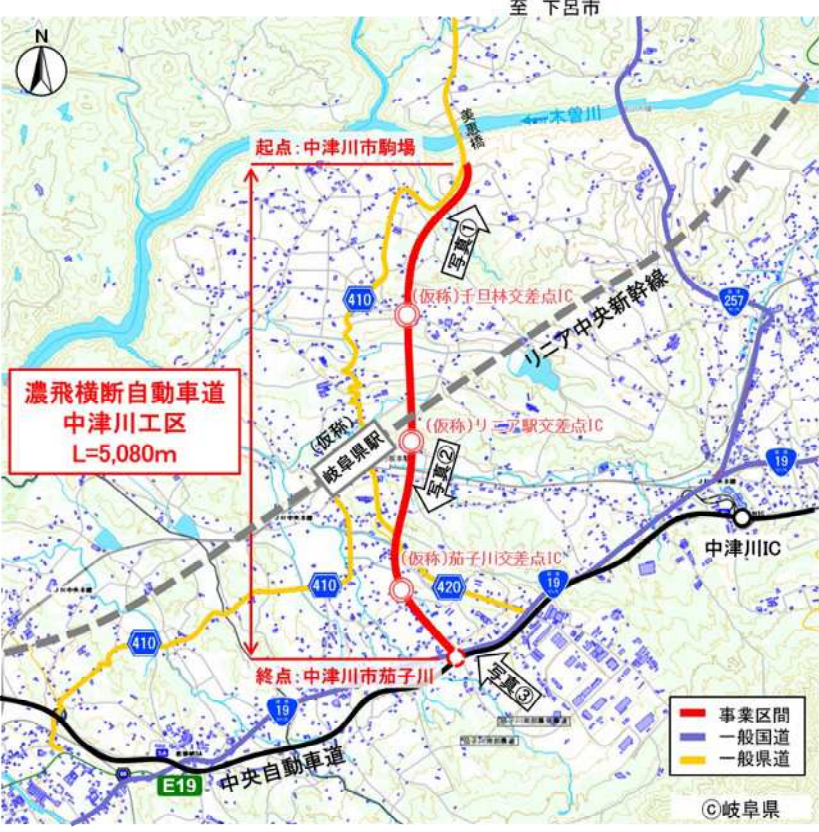
令和8年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番 号	事 業 名 (路線・河川名等)		道路改築事業 (公共社会資本整備総合交付金) 一般国道363号 柿野バイパス	
事業実施箇所	と き つるさとちようかきの 土岐市鶴里町柿野 ～同市鶴里町細野 つるさとちようほその		事 業 主 体	岐阜県
採択年度	平成7年度		事業期間	平成7年度～令和13年度
再評価の実施基準		再評価を実施した後5年が通過した時点での継続中の事業		
事業目的				
一般国道363号は、愛知県名古屋市を起点とし、岐阜県中津川市に至る延長約74km（県内延長57km）の幹線道路である。 当該事業は、土岐市鶴里町柿野から同市鶴里町細野までの約3.3km区間をバイパスとして整備するものであり、災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保、安全で快適な歩行空間の確保及び地域間の観光交流や産業振興の推進を目的としている。				
事業概要				
事業延長：3,270m 車道幅員：3.00m×2車線 歩道幅員：2.50m（片側）				
概 要 図				
写真① 写真② 写真③ 一般国道363号 柿野バイパス L=3,270m (端部の交差点改良含む) 起点 土岐市鶴里町柿野 終点 土岐市鶴里町細野 1工区 L=730m H15年度供用 2工区 L=1,460m H21年度供用 3工区 L=1,080m R6年度一部供用 供用済 L=2,400m 豊田市 未供用 L=870m 至 多治見市 至 名古屋市 至 中津川市 濃南小中学校 西ノ平工業団地 柿野温泉 土岐市役所 鶴里支所 (主)豊田多治見線 (主)土岐足助線 一般国道 主要地方道 一般県道 事業区間のうち未供用 事業区間のうち供用済				

令和8年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番 号	事 業 名 (路線・河川名等)	道路改築事業（地域高規格道路整備補助） 一般国道257号（濃飛横断自動車道） 中津川工区	
事業実施箇所	なかつがわ こまんぼ なすびがわ 中津川市駒場～同市茄子川	事業主体	岐阜県
採択年度	平成28年度	事業期間	平成28年度～令和18年度
再評価の実施基準	再評価を実施した後5年が経過した時点での継続中の事業		
事業目的	濃飛横断自動車道は、郡上市を起点とし、中津川市に至る延長約80kmの高規格道路である。 当該事業は、中津川市駒場から中津川市茄子川までの約5km区間をバイパスとして整備するものであり、リニア中央新幹線（仮称）岐阜県駅の開業を見据え、高速道路やリニア岐阜県駅へのアクセス向上を図るとともに、地域間の観光交流の推進や災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保を目的としている。		
事業概要	事業延長：5,080m 車道幅員：3.25×2車線（（仮称）リニア駅交差点ICより北側） 3.25×4車線（（仮称）リニア駅交差点ICより南側）		
概 要 図	 写真① 至 下呂市 至 国道19号 写真② 至 国道19号 至 下呂市 写真③ 至 下呂市 至 国道19号		

令和8年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番 号	事業名 (路線・河川名等)	道路改築事業 一般国道303号 西横山バイパス
事業実施箇所	揖斐郡揖斐川町西横山地内 ～同町坂内坂本地内	事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	事業期間 平成26年度～令和15年度
再評価の実施基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要があると判断をした事業	
事業目的	一般国道303号は、岐阜県岐阜市を起点とし、福井県三方上中郡若狭町に至る延長約106km（県内延長48km）の幹線道路である。 当該事業は、揖斐郡揖斐川町西横山から同町坂内坂本までの約2.7km区間をバイパスとして整備するものであり、災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保、地域間の観光交流の推進を目的としている。	
事業概要	事業延長：2,650m 車道幅員：3.00m×2車線 主要構造物：（仮称）鉄嶺トンネルL=2,420m	
概要図		

令和8年度 公共事業再評価について (道路改築事業)

令和8年9月7日

岐阜県 県土整備部 道路建設課



1 令和8年度 県土整備部の基本方針

基本方針

過去に学び、次世代につなぎ、未来を拓く県土づくり

けいおうかいらい
～継往開来～

太字：R8新規

1 過去（災害の歴史）に学び、活かす

岐阜県では古来、あまたの大災害が発生、災害は激甚化・頻発化の一途（H30、R2、R3、R6と2年に一度のペース）
また、南海トラフ地震をはじめとした巨大地震への備えが不可欠

各事業を第3期「岐阜県強靱化計画」に位置付け、県民の安全・安心を確保するため、防災・減災対策を計画的に推進

<ハード対策>

西横山バイパス

- 「緊急輸送道路ネットワーク整備計画」に基づく道路整備・斜面对策・橋梁耐震・段差対策
- 特定都市河川の指定による流域治水の強化
- 「第3次岐阜県新五流域総合治水対策プラン」に基づく河川整備
- 「岐阜県八山系砂防総合整備計画」に基づく土砂災害対策
- 「新丸山ダム（国）」、「長良川遊水地（国）」、「新・旧水門川排水機場の統合（国）」、「内ヶ谷ダム（県）」、「木曽川水系連絡導水路（水資源機構）」等の整備
- 災害復旧対応
（川島大橋：R3被災、乗鞍スカイライン：R4被災、地藏橋：R7被災）
- 道路・河川施設等の計画的な維持管理、長寿命化
（AIを活用した道路維持管理の効率化、空洞調査実施も含めた道路陥没対策）
- 温室効果ガス削減に向けた、道路照明のLED化・トンネル照明への太陽光発電設備の導入

<ソフト対策>

- 命を守るための避難行動につながる迅速かつきめ細かな情報の提供
（モバイルカメラにより配信映像を拡充する「川の防災情報」、
「土砂災害警戒情報ポータル」による発信、土砂災害発生危険箇所における基礎調査予定箇所の事前公表）
- 能登半島地震の事象を踏まえた道路啓開訓練の実施
- 迅速な復旧を可能とする対策
（災害時応急対策用資機材備蓄拠点の追加、早期復旧に向けた岐阜モデルの実践、パトロールシステムを活用した被災状況把握の迅速化）
- 道の駅の防災機能の強化（防災トイレの整備、デジタルサイネージの導入）
- 地形情報のオープンデータ化による災害対応力の強化
- 国や関係機関と連携した除雪体制の強化による冬期交通の安全確保
- 危機管理事案に対応するための42市町村とのホットラインの運用
- 河川水難事故の防止
（関係機関等との連携強化、水位情報の効果的な情報提供）

2 次世代につなぎ、未来を拓く（経済・観光・人）

道路ネットワークは、緊急輸送道路の機能に加え、経済の発展や観光振興に大きく寄与

社会インフラ整備の重要性、建設業の魅力等を若い世代に伝え繋ぎ、将来にわたり持続可能な暮らしを実現

<人とモノをつなぐ>

- 早期全線開通に向けた「東海環状自動車道」の整備
- 全線4車線化に向けた「東海北陸自動車道」の整備
- 全線開通に向けた「中部縦貫自動車道」の整備
- リニア中央新幹線駅の開業効果を県下へ広げる「濃飛横断自動車道」の整備
- 慢性的な交通渋滞と事故多発箇所の解消に向けた「岐阜市内立体」の整備
- 地域がもつ潜在的なポテンシャルを最大限に引き出す、各地のまちづくりに資する道路・河川・砂防事業の推進
- 岐阜県と周辺県、地域間をつなぐ幹線道路、ICアクセス道路等の整備
- 観光資源を活用したサイクルツーリズムの推進
（「自転車活用推進計画」の推進）

高速3道

濃飛横断自動車道 中津川工区

柿野バイパス

<人を確保する・人を育てる>

- 若者・女性・転職者・外国人材を含む幅広い建設人材の確保
※「ぎふ建設人材育成・確保連携協議会」、「建設ICT人材育成センター」
「ぎふ建設人材育成リーディング企業認定制度」
- 「カッコいい建設業」動画による建設業の魅力発信
- 防災教育（総合学習）、中学生等を対象とした出前授業
- 砂防を活用した防災啓発「ダイナミックSABOinGIFU」の推進（砂防副読本）
- 建設現場の生産性向上のための建設分野のDX推進
（ICTモデル工事、ドローン等新技術を活用した点検等）
- 社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）の育成・活用
- 高校生等への社会基盤メンテナンスサポーター（MS）の委嘱
- 子どもたちを守る安全安心な通学路の整備
- 市町村の建設行政全般に対する総合支援

道路改築事業の整備方針

重点目標

岐阜県県土整備部では、基本目標である「過去に学び、次世代につなぎ、未来を拓く県土づくり ～継往開来～」を推進するため、下記の重点目標を掲げて道路整備に取り組みます。

安全・安心

- 岐阜県強靱化計画に基づく、県民の安全・安心を確保する道路整備
- 地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備

西横山バイパス

- ・災害時に有効に機能する道路ネットワーク確保
- ・緊急輸送道路や孤立地域・雨量規制区間を解消する道路の整備
- ・隘路・線形不良箇所を解消による円滑な交通の確保

活力

- 経済の発展や観光振興に寄与する道路整備

- ・渋滞緩和による円滑な交通の確保
- ・高速道路やリニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス向上
- ・地域が持つ潜在的なポテンシャルを最大限に引き出す、各地のまちづくりに資する道路の整備

濃飛横断自動車道 中津川工区

柿野バイパス

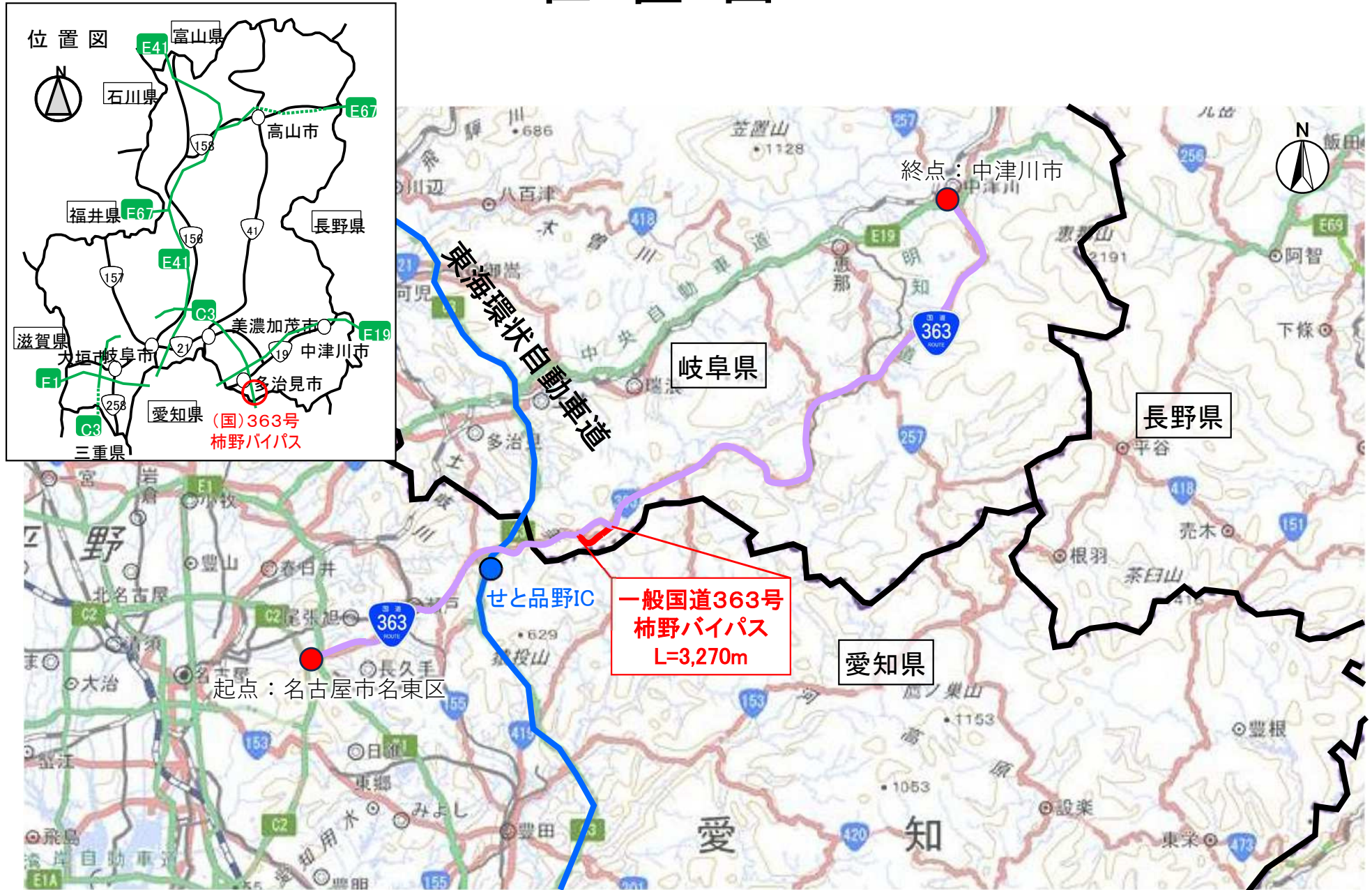
事業再評価 道路改築事業

一般国道363号 かきの 柿野バイパス

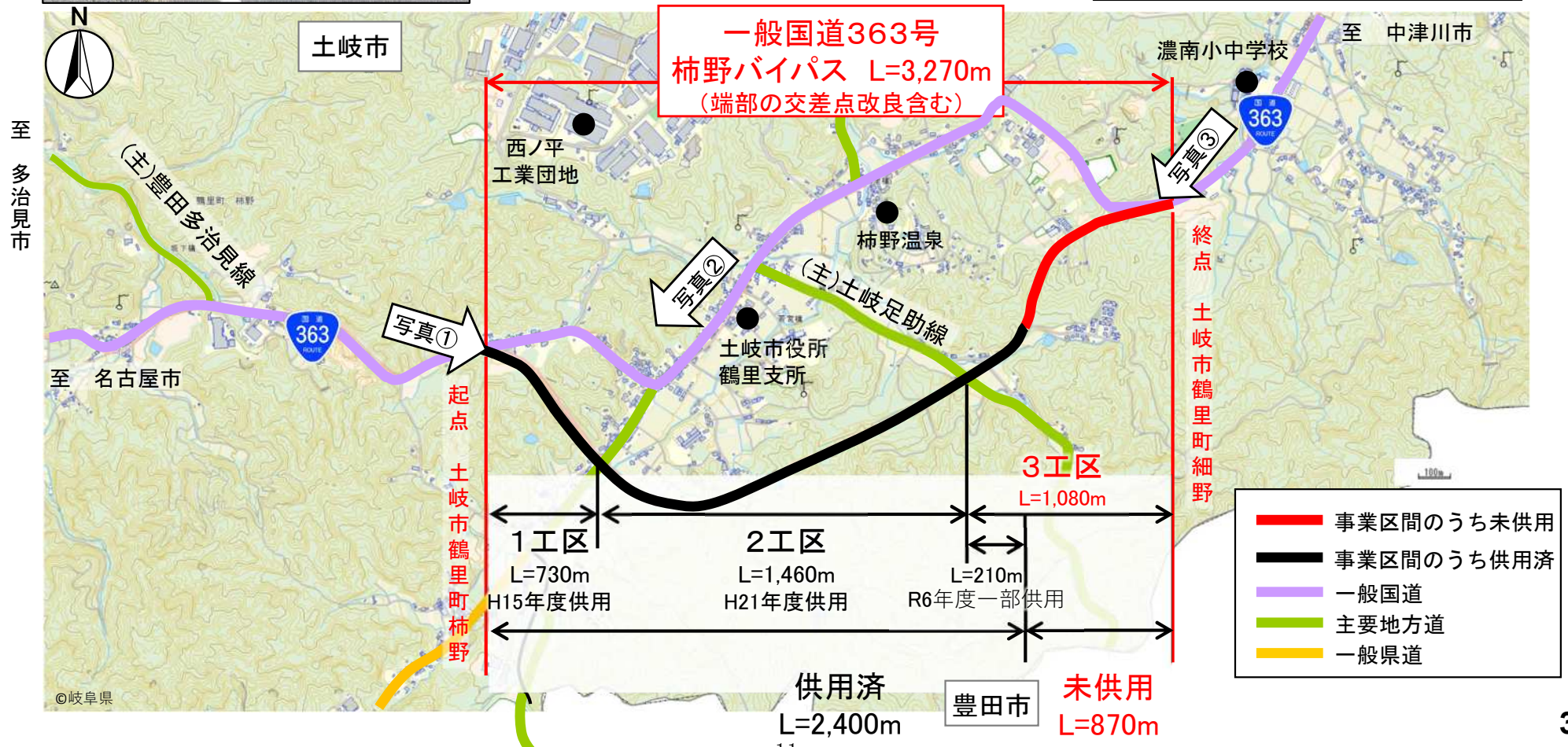
岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和8年9月7日



位置図 1



位置図 2

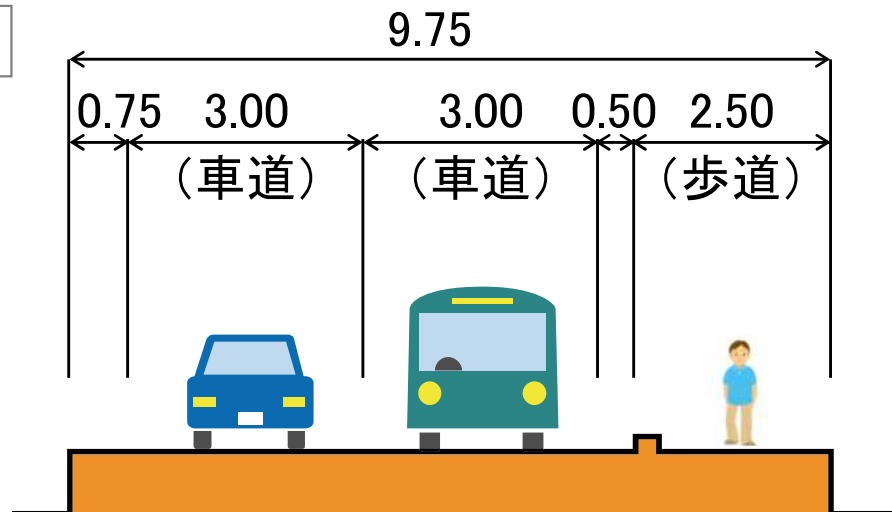


事業概要

- ◆起終点：^{ときし}土岐市^{つるさとちょう}鶴里町柿野^{かきの}～^{どうし どうちょう}同市同町細野^{ほその}
- ◆全体延長：3,270m
- ◆総事業費：約33億円（3工区：約12億円）
- ◆事業期間：平成7年度～令和13年度
- ◆道路規格：第3種3級
- ◆幅員：車道 3.00m×2車線
：歩道 2.50m（片側）

標準横断図

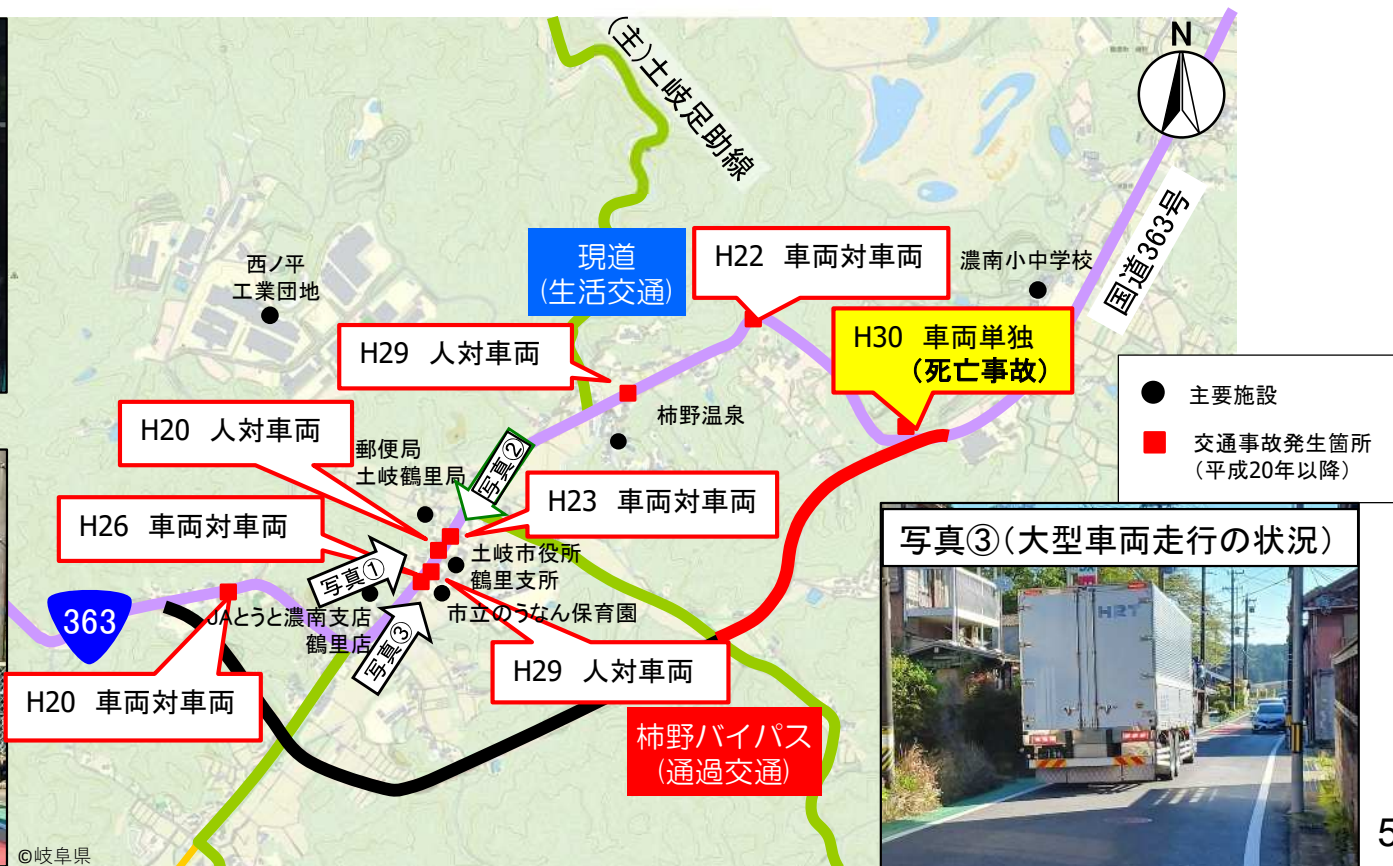
3工区



事業目的①

安全・安心：安全で快適な歩行空間の確保

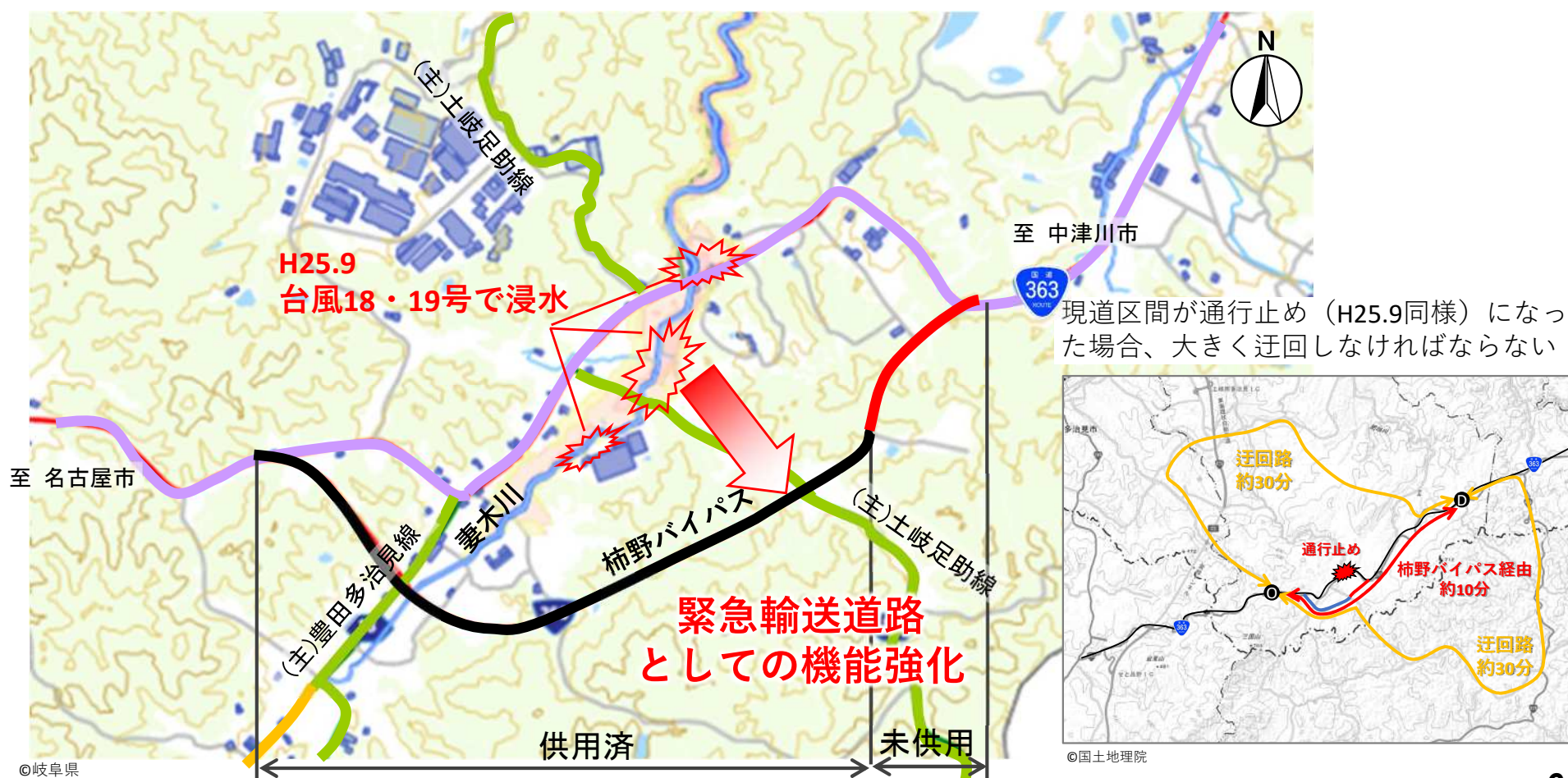
- 幅員狭小区間に通過交通と生活交通が混在
- 現道区間において、過去16年(H20～R5)に死亡事故を含む8件の交通事故が発生
- 柿野バイパスの整備により、現道交通量(R3センサス：約4,268台/日)の約半分の通過交通が転換し、現道における歩行者・自転車の安全性が向上



事業目的 ②

安全・安心：災害時に有効に機能する道路ネットワーク確保

■第2次緊急輸送道路である国道363号の現道区間の一部は浸水想定区域に指定されており、柿野バイパス整備により緊急輸送道路としての機能強化が期待される
(平成25年9月の台風18・19号で現道の一部区間が通行止めとなった)



事業目的③

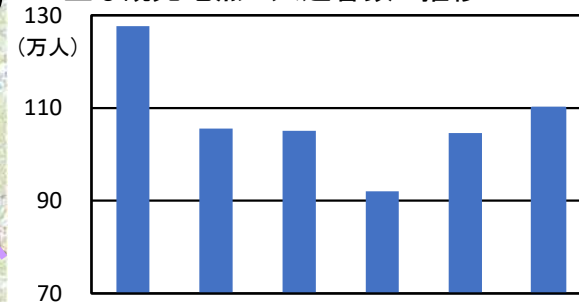
活力：地域間の観光交流や産業振興の推進

土岐市～恵那市にかけて複数の観光・レジャー施設が立地しており、令和6年の観光入込客数は約110万人。近年は観光客数が回復しつつあり、柿野バイパスの整備により、東海環状自動車道せと品野ICから土岐市、恵那市方面へのアクセスが向上し、**県内外の観光客のさらなる増加が期待**。

また、土岐市の特産である陶磁器の製造販売会社や工場が国道363号沿線に立地しているため、せと品野ICへのアクセスが向上することで、地域の産業振興が期待される。



■主な観光地点の入込客数の推移



出典：令和元年～令和6年岐阜県観光入込客統計より作成

主な観光地点の入込客数	直近(R6)
曾木公園もみじライトアップ(11月)	4.9万人※
バーデンパークSOGI	15.4万人
道の駅おばあちゃん市・山岡	53.2万人
ゴルフ場(7箇所)	41.4万人
合計	115.0万人

出典：令和6年岐阜県観光入込客統計調査

所在地	陶磁器関係企業数
土岐市妻木町	37企業
土岐市鶴里・曾木町	13企業
瑞浪市陶町	23企業
合計	73企業

出典：妻木陶磁器工業協同組合、恵那陶磁器工業協同組合、岐阜県窯業原料協同組合所属企業、WEB地図より(鶴里・曾木町・陶町)

※ R6未集計であったため、前年の観光入込客数を記載

費用対効果分析

事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約 70%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 30%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 (\text{全体})$$

前回再評価時
(R3年度)
1.1 (全体)

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R7.8）に基づき算出

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆鶴里小学校・曾木小学校の統合

- 鶴里小学校及び曾木小学校が平成27年3月に廃校、両校が統合され同年4月に濃南小学校が開校後、令和2年に小中一貫校となった
- スクールバスのバス停へ向かう小学生が現道の狭隘区間を利用

写真①(スクールバスの運行)



写真②(バス停を利用する小学生)



進捗状況

令和8年度末事業費ベース

全体進捗率 78%

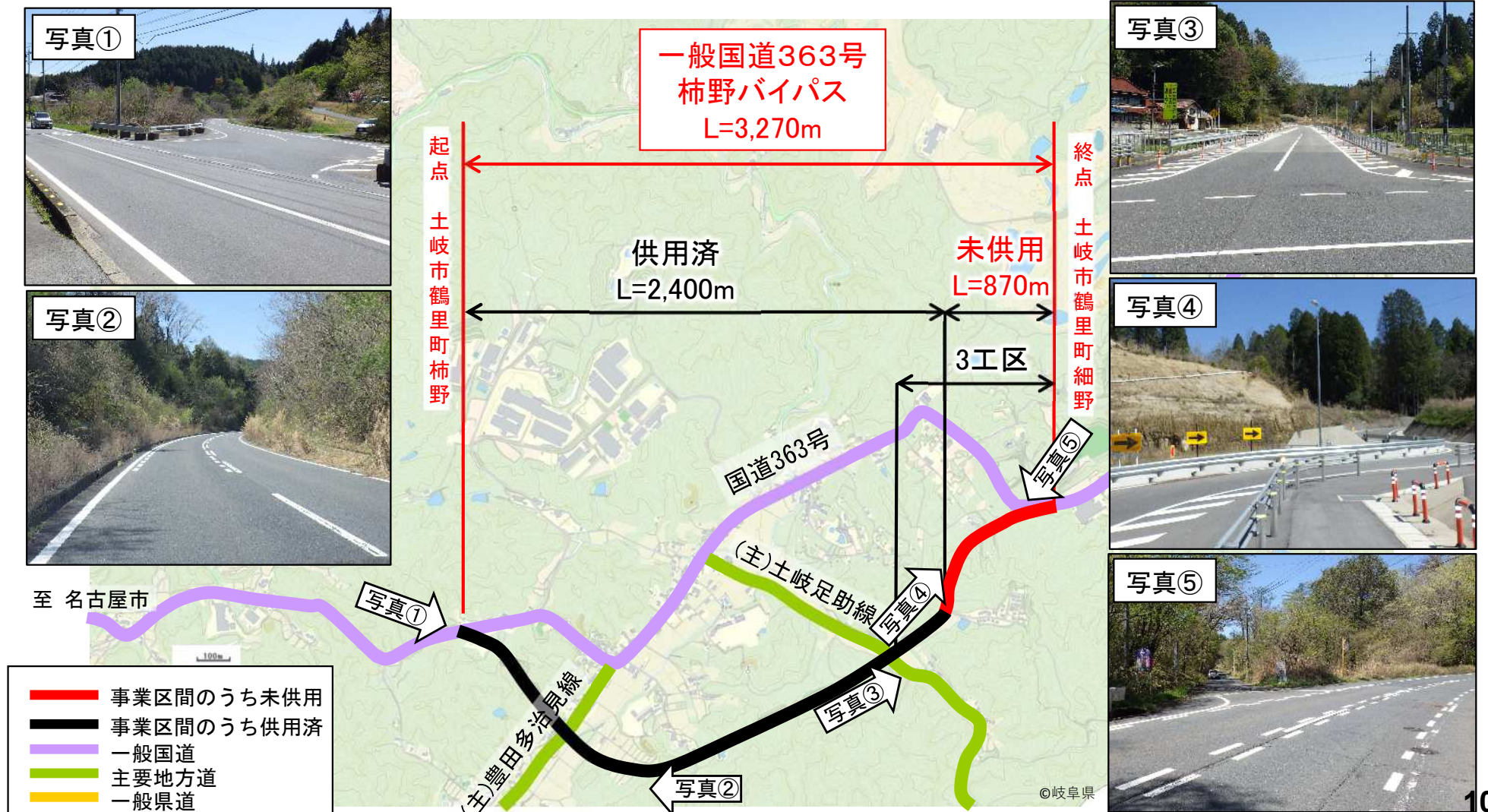
用地進捗率 95%

工事進捗率 73%

3工区進捗率 40%

3工区用地進捗率 74%

3工区工事進捗率 36%



コスト縮減の取り組み

◆張りコンクリートによる防草対策

■法面の張りコンクリート施工により、将来的な維持管理コストを縮減。

張りコンクリートによる除草対策（3工区）



1回1,000㎡あたり草刈工：約60万円縮減
全体3,000㎡あたり草刈工：約180万円縮減

※（公財）岐阜県建設研究センター試算

自然環境への配慮

環境に配慮したルートを選定

■事前の動物調査・植物調査の結果に基づき、シデコブシやサクラバハンノキなどの絶滅危惧種の自生地を避けたルートを選定



シデコブシ

環境省準絶滅危惧
岐阜県絶滅危惧Ⅱ類

写真出典:

岐阜県レッドデータブック
(植物編)(改正版)



サクラバハンノキ

環境省準絶滅危惧
岐阜県準絶滅危惧

写真出典:

岐阜県レッドデータブック
(植物編)(改正版)



ギフチョウ

環境省絶滅危惧Ⅱ類
岐阜県準絶滅危惧

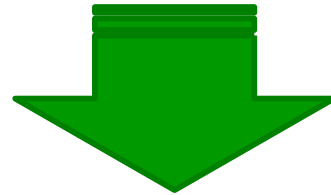
写真出典:

土岐市ホームページ

対 応 方 針（案）

○一般国道363号柿野バイパスは、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保並びに、地域間の観光交流や産業振興の推進に大きく寄与する。

○地元住民及び関係自治体から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



＝事業継続＝

事業再評価 道路改築事業

一般国道257号

の う ひ お う だ ん じ ど う し ゃ ど う
(濃飛横断自動車道)

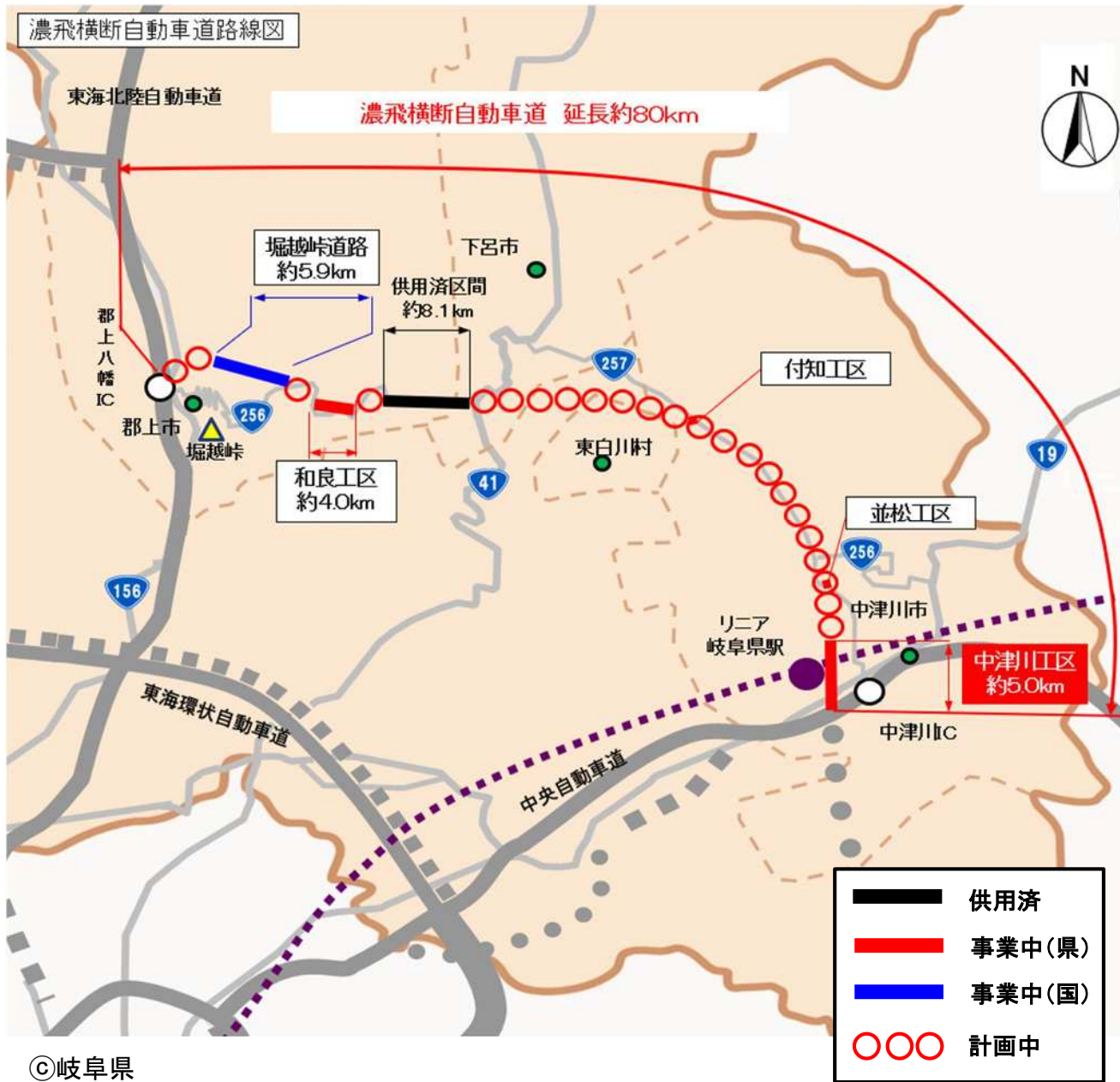
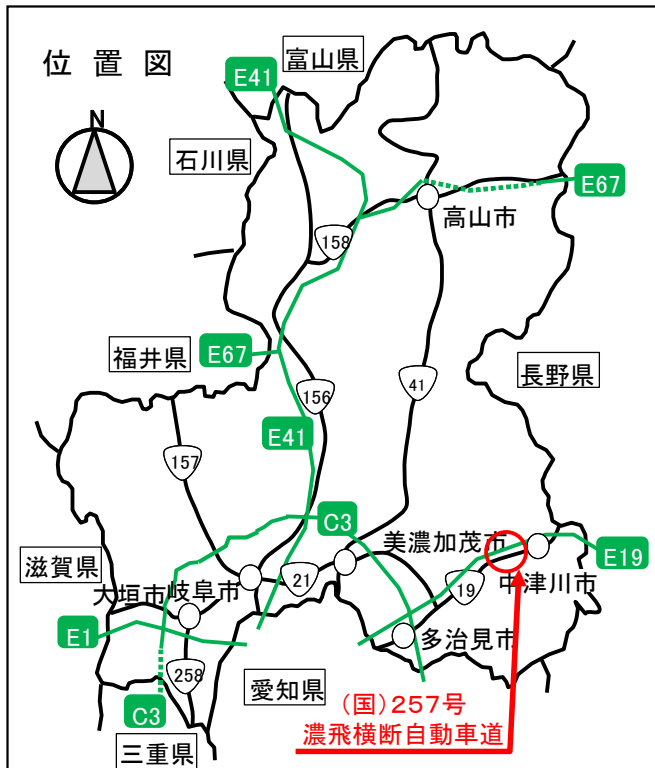
な か つ が わ

中津川工区

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和8年9月7日



位置図1



至 下呂市



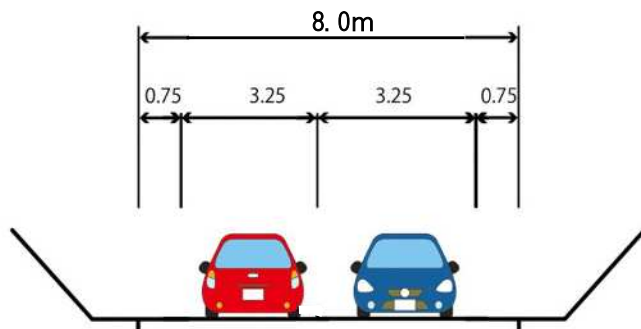
事業概要

- ◆起 終 点：中津川市駒場なかつ がわ こまんば～中津川市茄子川なかつ がわ なすびがわ
- ◆全体延長：5,080m
- ◆総事業費：約440億円
- ◆事業期間：平成28年度～令和18年度
- ◆道路規格：第3種第2級
- ◆車道幅員：車道 3.25m×2車線（（仮称）リニア駅交差点ICより北側）
3.25m×4車線（（仮称）リニア駅交差点ICより南側）

標準横断図

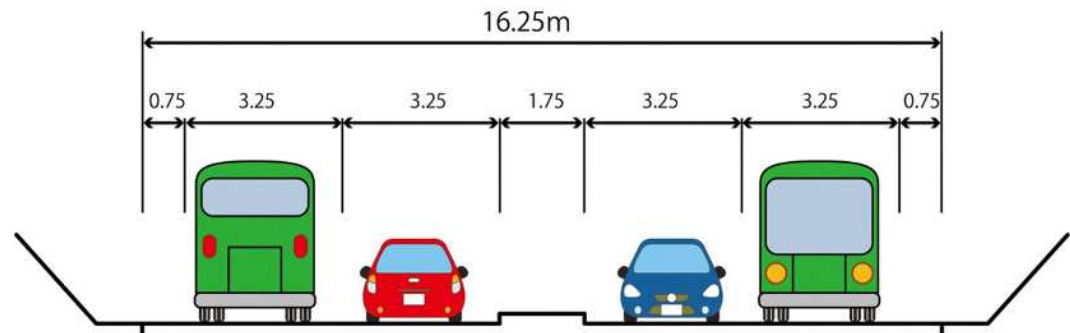
【2車線部】

（仮称）リニア駅交差点ICより北側



【4車線部】

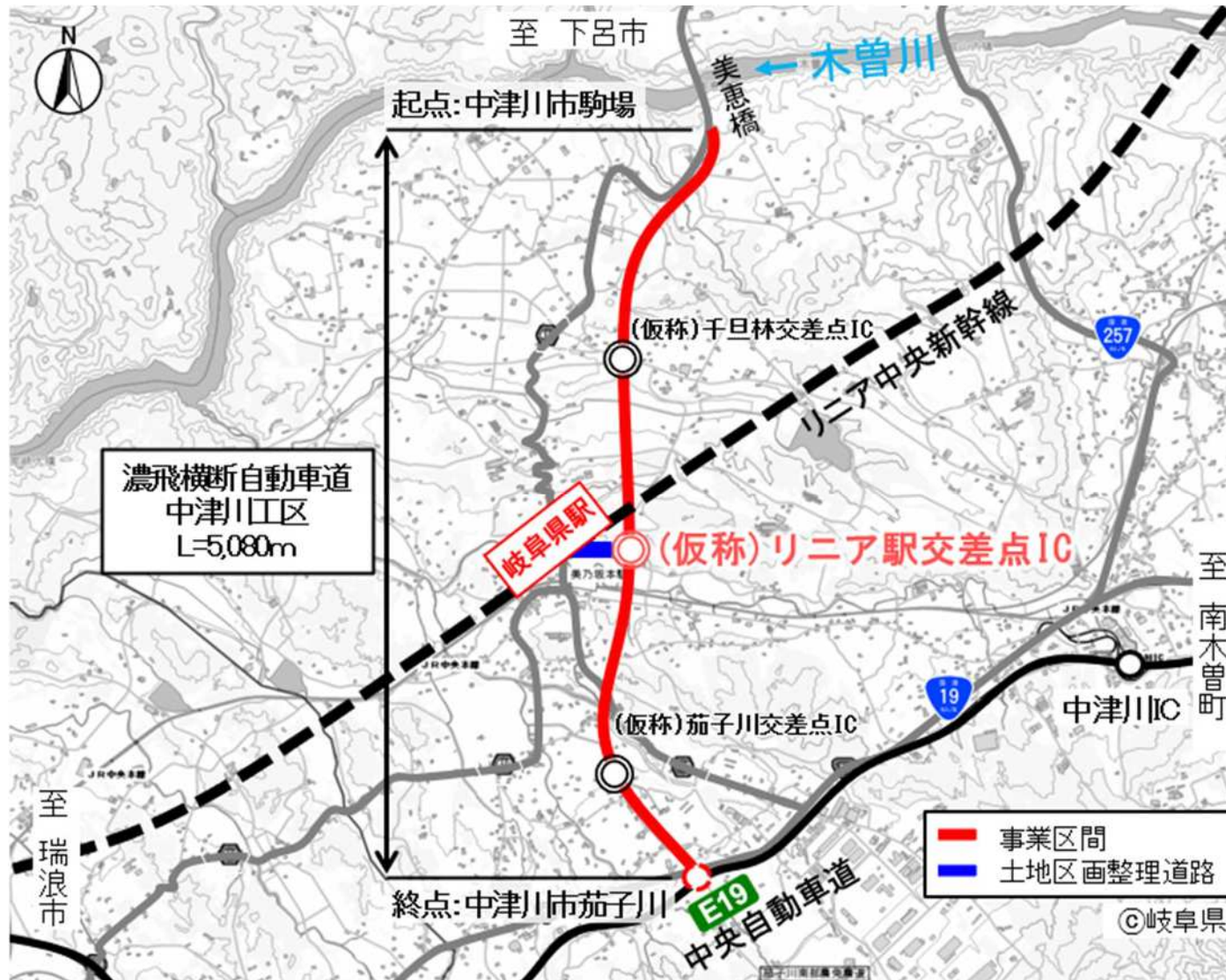
（仮称）リニア駅交差点ICより南側



事業の目的①

活力：高速道路やリニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス向上

- 中津川工区は、リニア岐阜県駅へのアクセス道路として整備
- 中央自動車道まで接続することにより、交通結節点として機能



事業の目的②

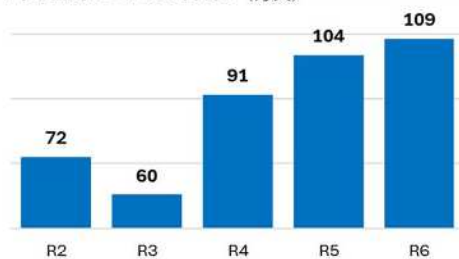
活力：地域間の観光交流の推進

- リニア中央新幹線の整備により、首都圏からの移動時間が大幅に短縮
- 濃飛横断自動車道の中津川工区の整備により、リニア開業効果を県内全域に波及させ、観光客の増加に期待
- 濃飛横断自動車道の部分供用以降、観光客数は増加傾向にあり、全線供用により沿線市町村のみならず、県内全体における観光客の更なる増加に期待



【部分供用による観光への効果】※平成28年3月約8km供用時

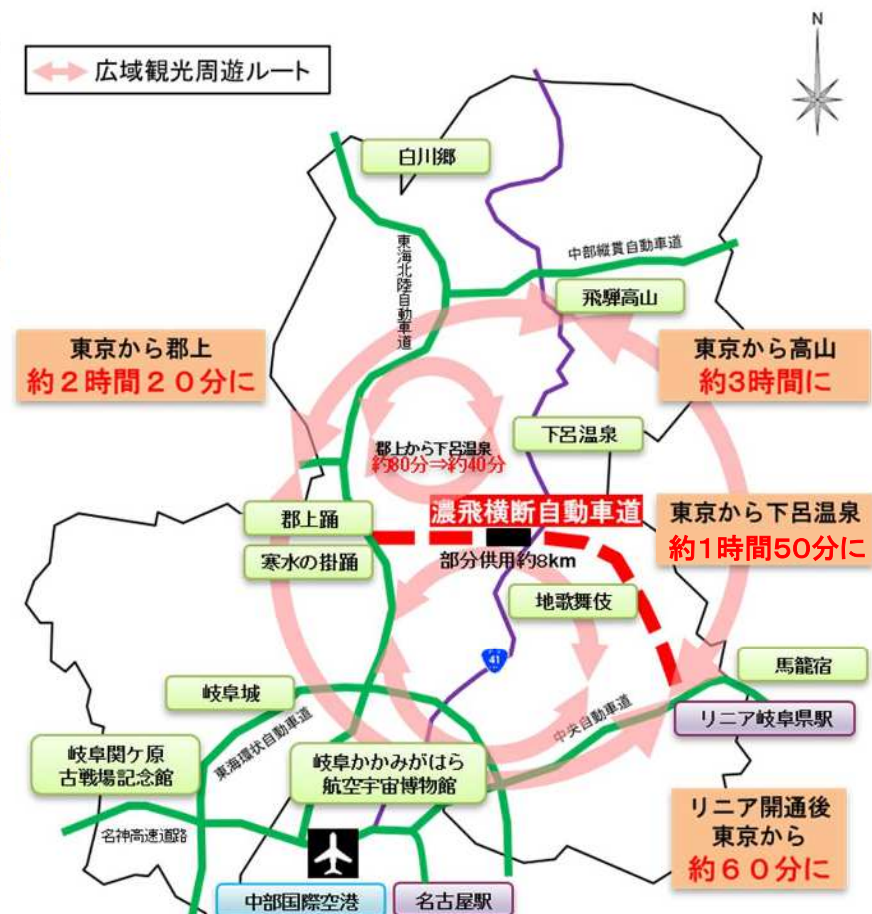
下呂温泉の入込客数（万人）



■ 周遊ルート沿線の主な観光地と入込客数



出典：岐阜県観光入込客統計調査

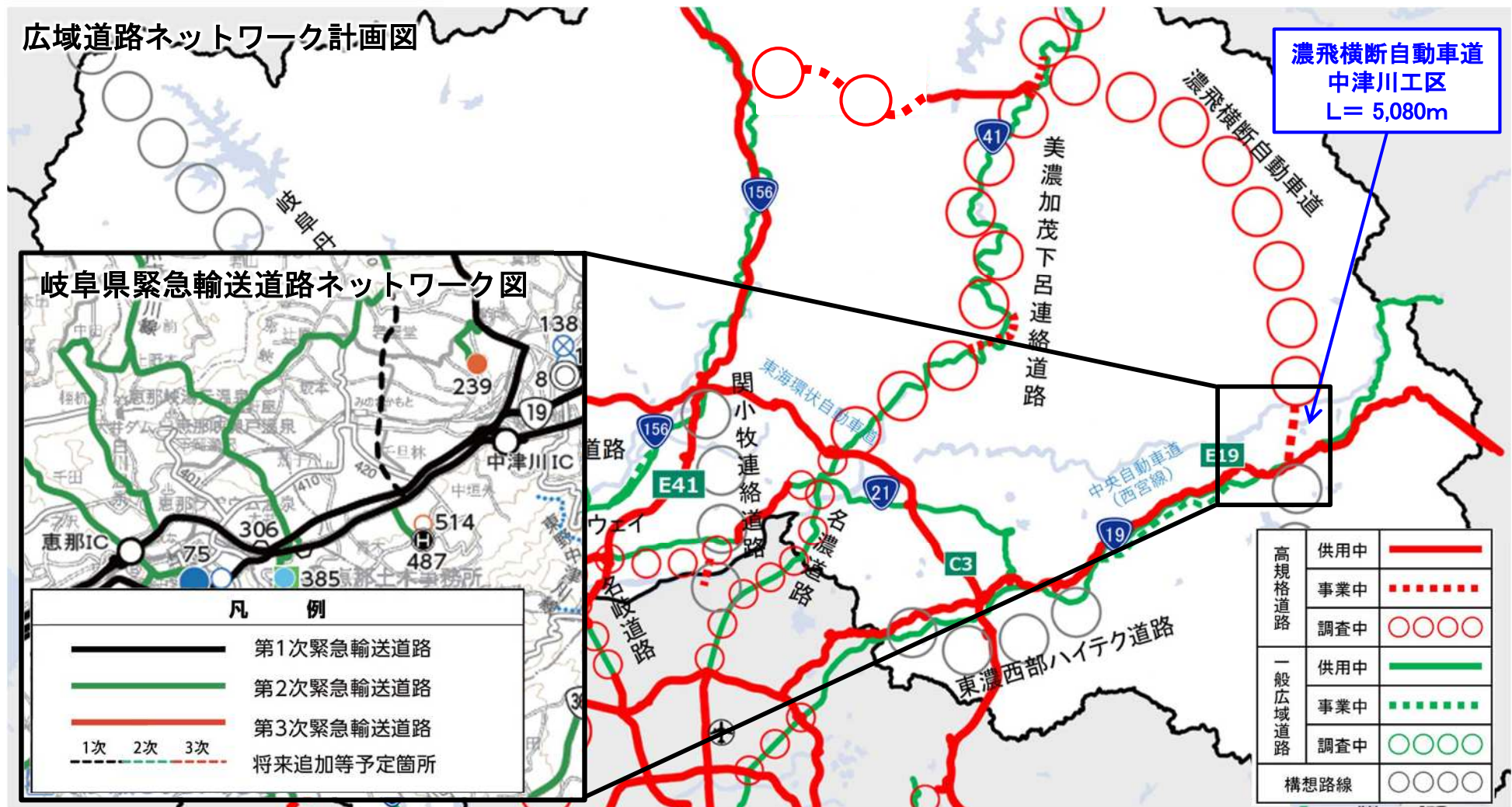


出典：岐阜県道路建設課 試算

事業の目的③

安全・安心：災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保

■濃飛横断自動車道 中津川工区は、岐阜県の広域道路ネットワークを支える高規格道路として整備を進めており、整備後には第1次緊急輸送道路として災害時のネットワーク強化が期待される。



費用対効果事業分析

事業の効果

●走行時間短縮便益		効果全体の約	87%
●走行経費減少便益		効果全体の約	12%
●交通事故減少便益		効果全体の約	1%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1$$

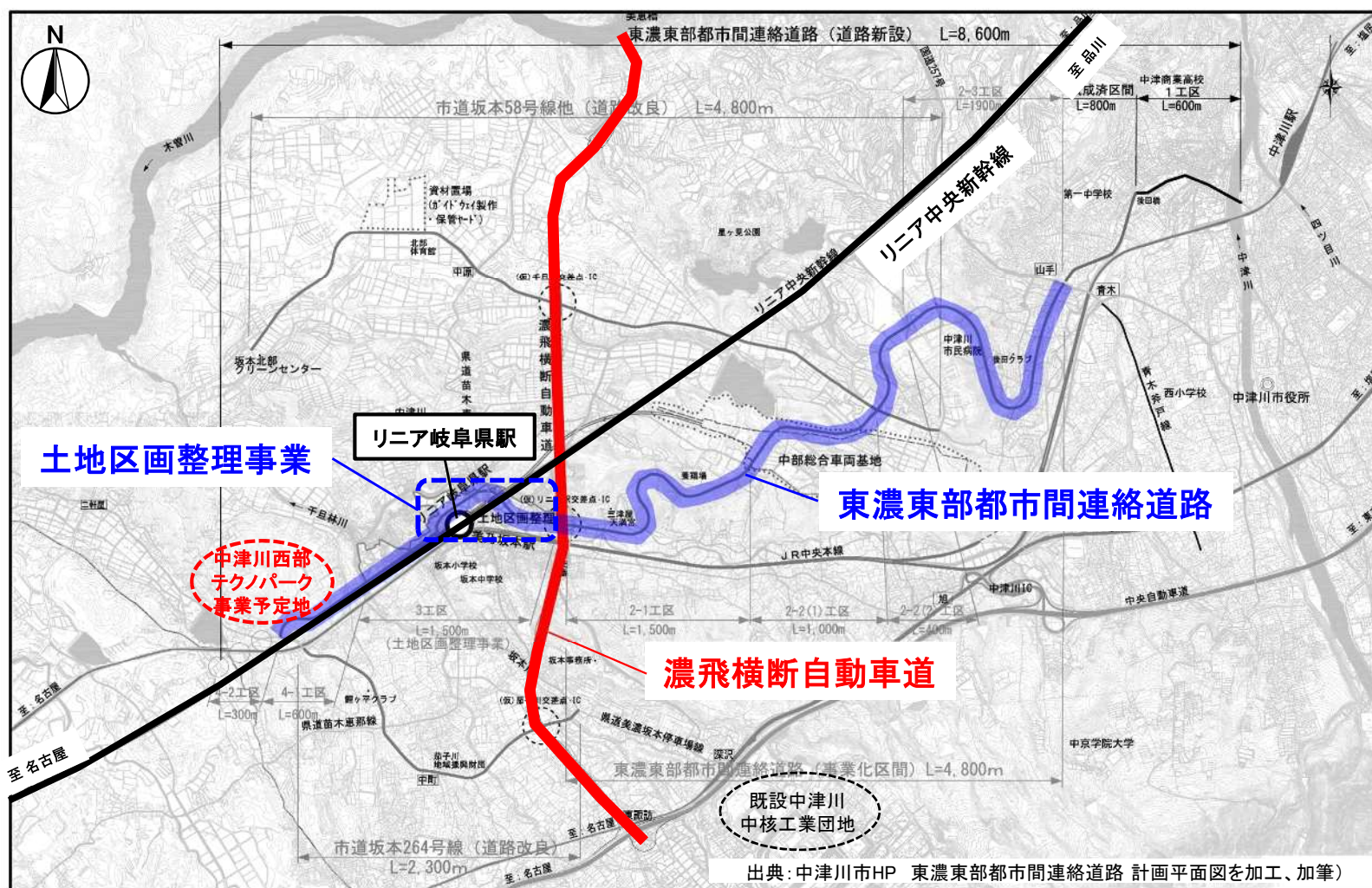
令和4年度
事業再評価時
1.2

※費用便益分析マニュアル(R7.8 国土交通省)に基づき算出

事業を巡る社会経済情勢等の変化①

◆土地区画整理事業、東濃東部都市間連絡道路、中津川西部テクノパーク整備事業

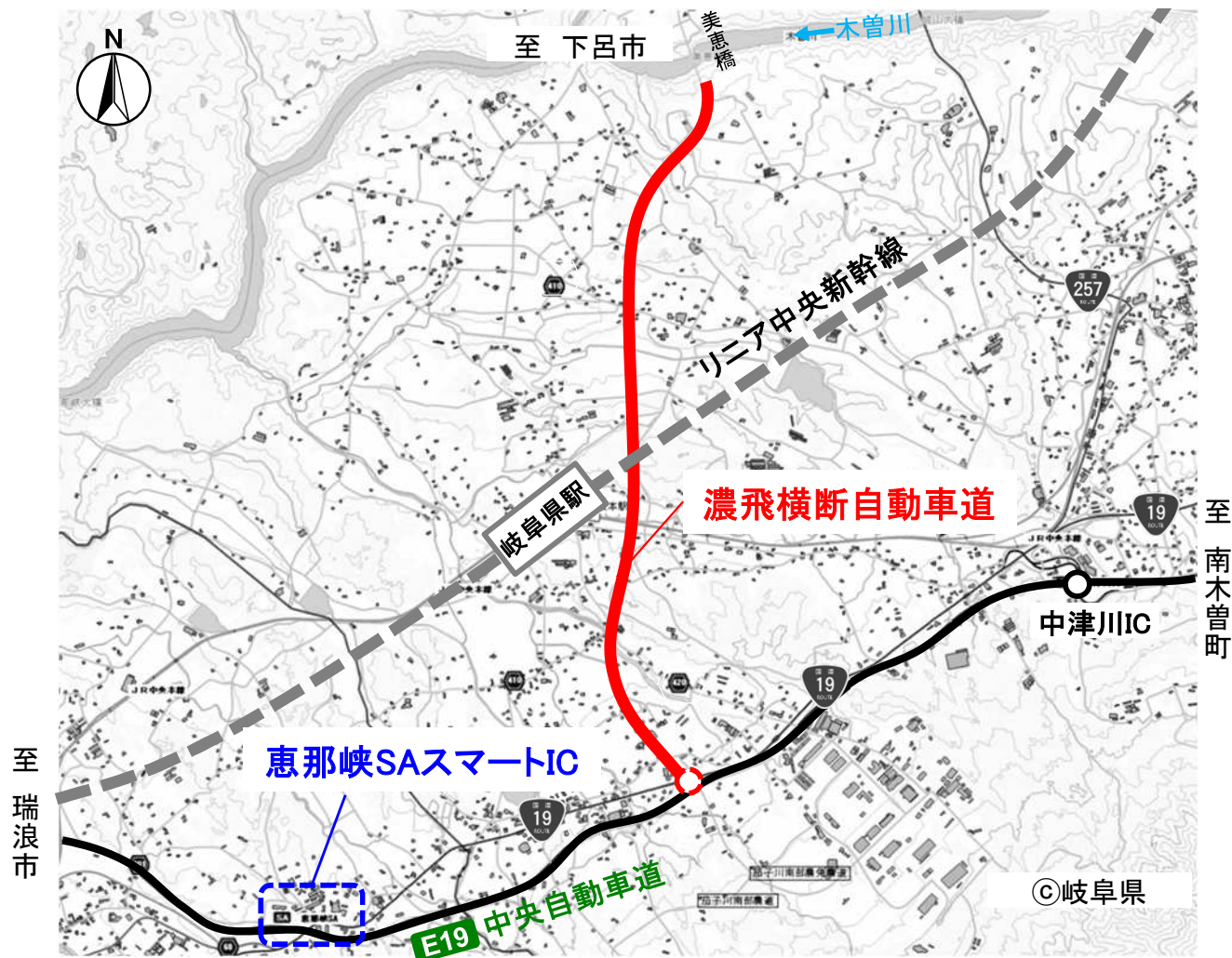
■リニア岐阜県駅周辺では、中津川工区のほか、中津川市による土地区画整理事業や東濃東部都市間連絡道路の整備が進められている。さらに、中津川西部テクノパークの整備が計画されており、更なる地域活性化が期待されている。



事業を巡る社会経済情勢等の変化②

◆恵那峡S AスマートI Cの事業化

- 中央自動車道において、令和6年度に恵那峡S Aスマート I Cが事業化された。
- 中央自動車道から恵那地域へのアクセス性が向上し、地域の更なる観光交流の拡大が期待される。



事業の進捗状況

全体進捗率 53%※

用地進捗率 88%※

工事進捗率 47%※

※ 令和8年度末事業費ベース



《工事進捗状況》



コスト縮減の取り組み

◆張りコンクリートによる防草対策

- ・法面の張りコンクリート施工により、将来的な維持管理コストを縮減



写真はイメージ（他現場施工例）

1回1,000㎡あたり草刈工：約60万円縮減
(全体7,200㎡あたり草刈工：約430万円縮減)

※（公財）岐阜県建設研究センター試算

環 境 へ の 配 慮

◆希少な動植物に配慮した工事を実施

- 当地域には、希少な植物シデコブシやハナノキ、猛禽類オオタカなどが生息していることを確認している。
- 工事の実施にあたっては、専門家の助言を受けながら、希少な動植物の生息状況や工事による影響を確認するため、継続してモニタリング調査を実施している。



シデコブシ
環境省準絶滅危惧
岐阜県絶滅危惧Ⅱ類



ハナノキ
環境省絶滅危惧Ⅱ類
岐阜県絶滅危惧Ⅱ類



オオタカ
環境省準絶滅危惧
岐阜県準絶滅危惧

対応方針(案)

○濃飛横断自動車道 中津川工区の整備は、高速道路やリニア岐阜県駅へのアクセス向上を図るとともに、地域間の観光交流の推進や災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保に大きく寄与する。

○地元住民および関係自治体から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



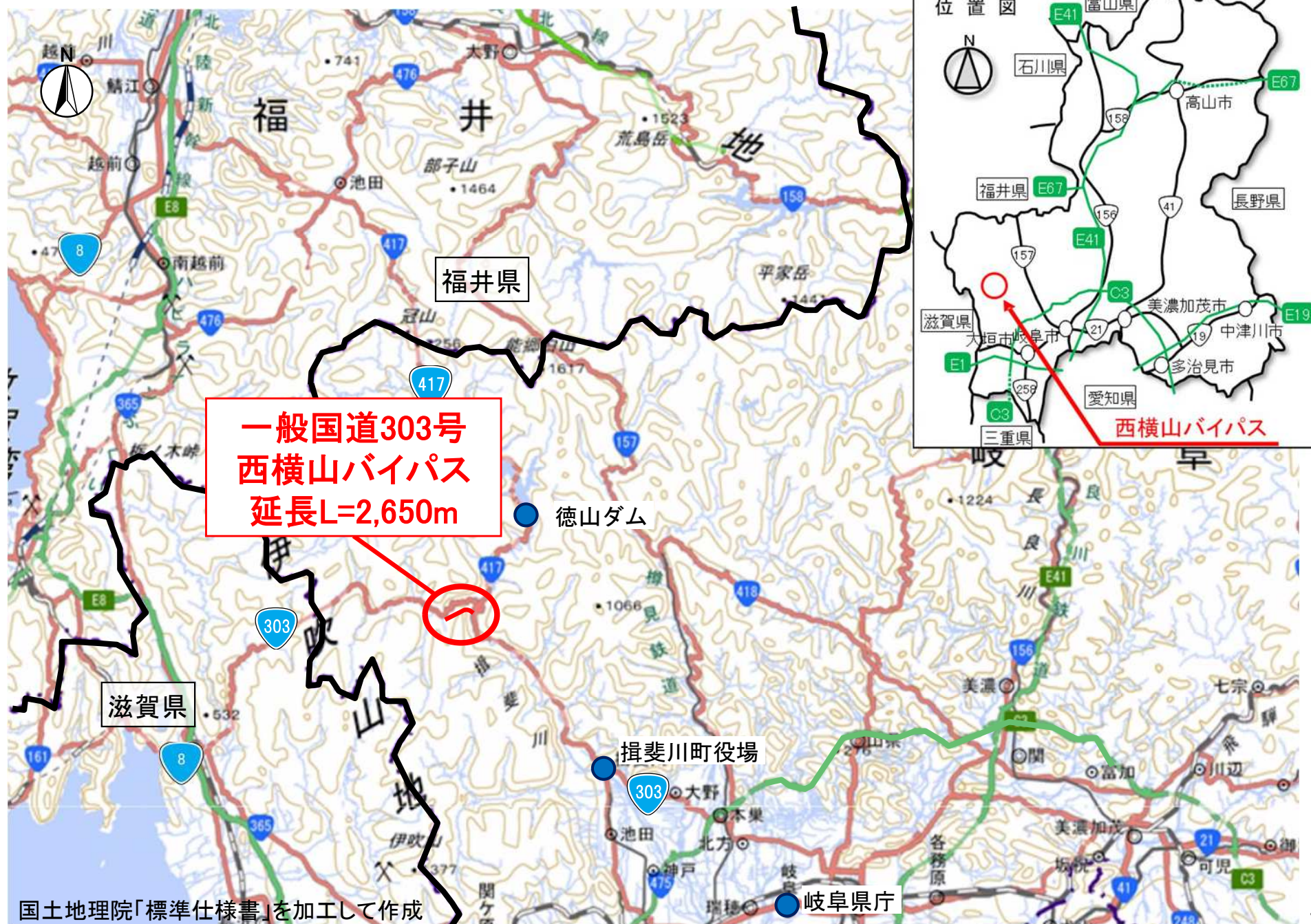
＝事業継続＝

事業再評価 道路改築事業 一般国道303号 にしよこやま (西横山バイパス)

岐阜県 県土整備部 道路建設課
令和8年9月7日



位置図 1



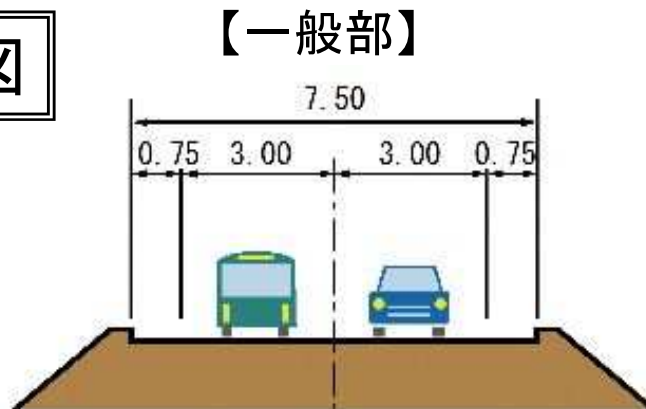
位置図 2



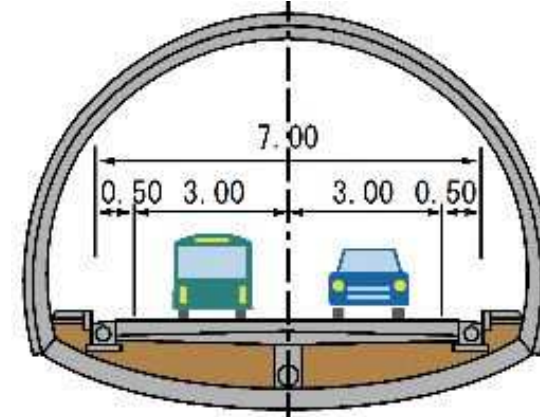
事業概要

- ◆ 起 終 点：揖斐郡揖斐川町西横山^{い び ぐん い びがわちょうにしよこやま}
～同郡同町坂内坂本^{さかうちさかもと}
- ◆ 全体延長：2, 6 5 0 m（トンネル延長：2, 4 2 0 m）
- ◆ 総事業費：約 1 4 5 億円
- ◆ 事業期間：平成 2 6 年度～令和 1 5 年度
- ◆ 道路規格：第 3 種第 3 級
- ◆ 幅 員：車道 3. 0 0 m × 2 車線、歩道なし

標準横断図



【トンネル部】



事業の目的①

安全・安心：災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保

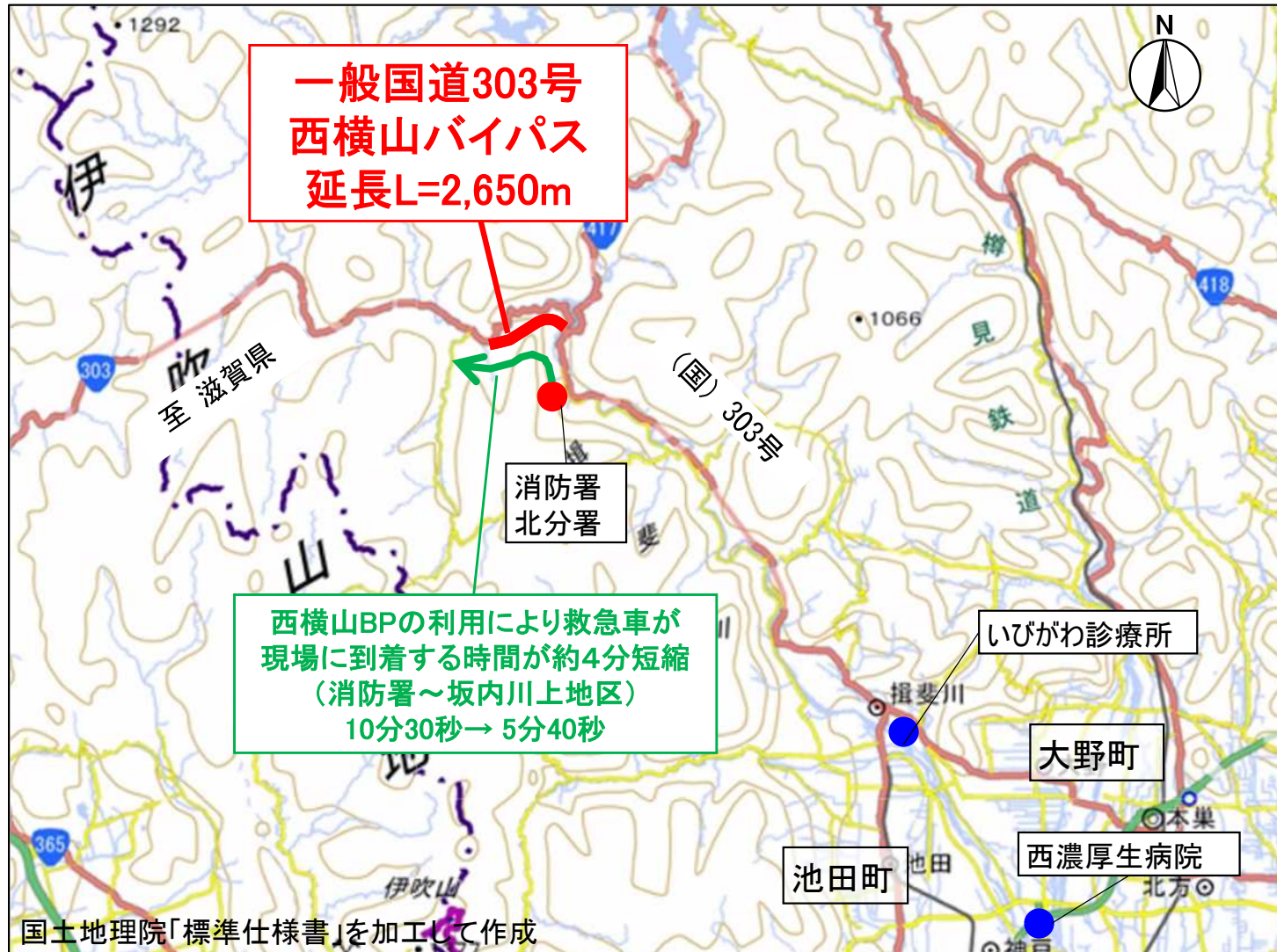
- 現道では、落石や法面崩壊により通行止めや通行規制が度々発生。迂回には約2倍の時間を要する。
- 西横山バイパスの整備により、緊急輸送道路の機能を強化。



事業の目的②

安全・安心：災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保

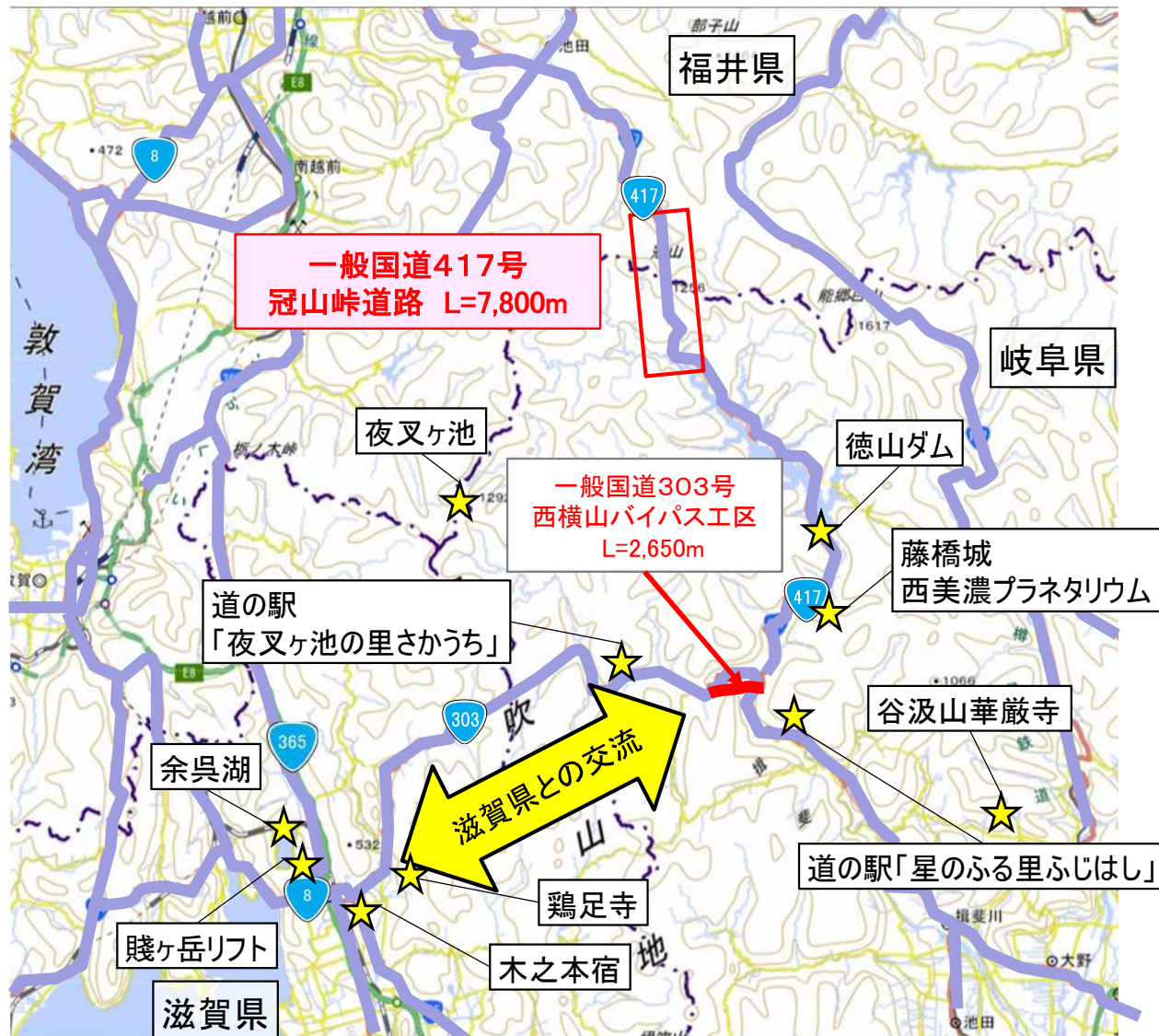
■救急車の現場到着時間約4分短縮による救命活動の迅速化と救命率向上に期待。



事業の目的③

活力：地域間の観光交流の推進

- 揖斐川町には、道の駅やダム、歴史施設・自然資源など多様な観光施設等が集積している。
- 岐阜県と滋賀県ネットワークが強化されアクセス性が向上し、地域間の観光交流の推進に期待。



- 【凡例】
- 事業区間
 - 一般国道
 - ★ 観光施設

費用対効果分析

事業の効果

●走行時間短縮便益		効果全体の	98.4%
●走行経費減少便益		効果全体の	1.4%
●交通事故減少便益		効果全体の	0.2%

投資的效果率

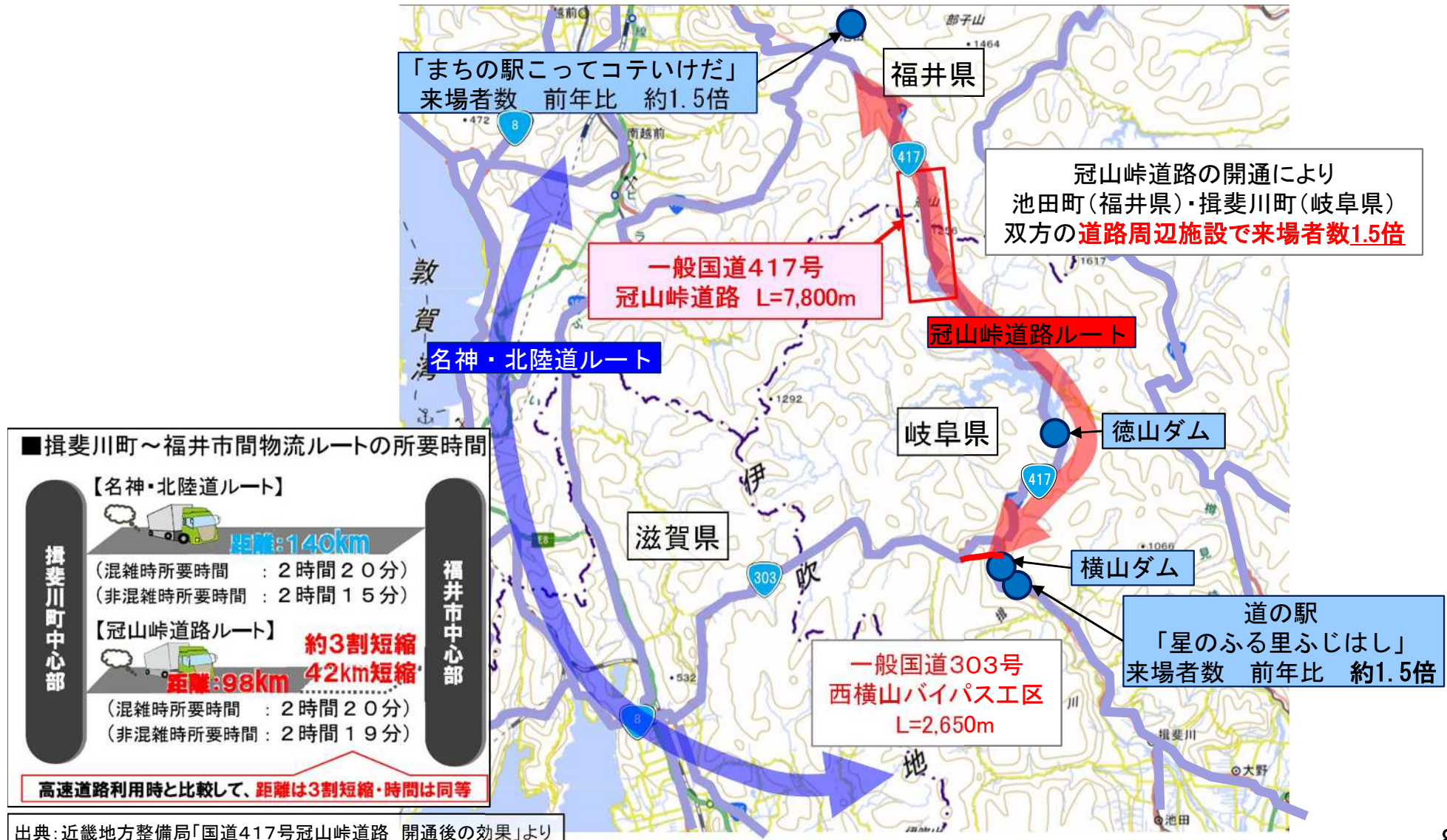
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 \quad \begin{array}{l} \text{前回再評価時} \\ \text{(R5年度)} \\ 1.1 \end{array}$$

※費用便益分析マニュアル(R7.8 国土交通省)に基づき算出

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆道路ネットワークの整備

■一般国道417号では、地域の道路網強化に寄与する冠山峠道路が令和5年11月に供用開始。



事業の進捗状況

全体進捗率 69%※

用地進捗率 100%※

工事進捗率69%※

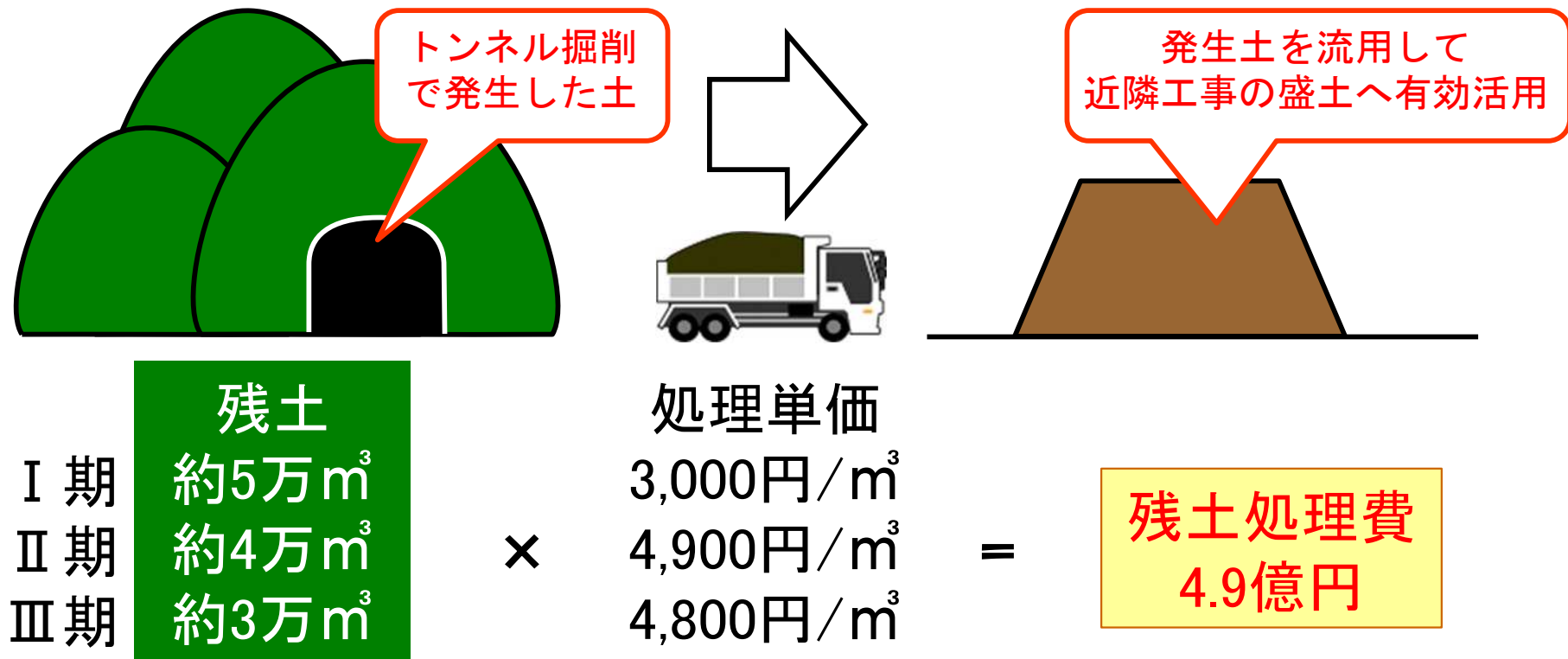
※ 令和8年度末事業費ベース



コスト削減の取り組み

◆現場発生土の有効活用

- （仮称）鉄嶺トンネル掘削による発生土（Ⅰ期工事分5万 m^3 、Ⅱ期工事分4万 m^3 、Ⅲ期工事分3万 m^3 ）を近隣工事の盛土に流用（有効利用）することにより、残土処理費の約4.9億円を削減



4.9億円のコスト削減

自然環境への配慮

◆希少猛禽類に配慮した工事を実施

- 当地域には希少猛禽類「クマタカ（環境省絶滅危惧ⅠＢ類、岐阜県絶滅危惧Ⅱ類）」が生息。
- 学識経験者の助言を受けながら、自然環境に配慮して事業を進めている。
- トンネル工事は、クマタカの生息状況の把握及び工事の影響を確認するため、モニタリング調査を実施しながら施工している。

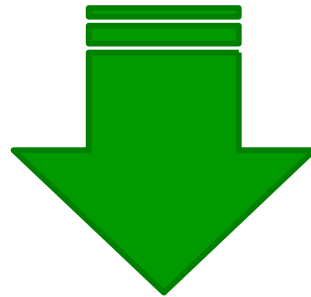


希少猛禽類「クマタカ」

対 応 方 針（案）

○一般国道３０３号西横山バイパスは、災害時に有効に機能する道路ネットワークの確保を図るとともに、地域間の観光交流の推進に大きく寄与する。

○地元住民及び関係自治体から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



＝供用に向け、事業を継続＝

令和8年度第3回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

【道路改築事業】「一般国道363号 柿野バイパス」

■事業内容

延長L=3.2km、幅員3.00m×2車線

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：R3)	(基準年：R8)	
事業期間		H7～R8	H7～R13	
費用 (億円)	事業費	49.4	64.9	
	維持管理費	0.7	0.7	
	合計（C）	50.1	65.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	50.7	52.6	
	走行経費減少便益	5.4	22.4	
	交通事故減少便益	0.3	0.5	
	合計（B）	56.4	75.5	
費用対効果分析結果（B／C）		1.1	1.2	

※金額は、社会的割引率（4％）を用いて現在の価値に換算したもの。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル／国土交通省 道路局 都市局/R7.8

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】

- ・費用を現在価値化する際の基準年を令和3年から令和8年に変更したことによる増加
- ・事業期間が延長されたことによる増加（完成年度：R8→R13）

【C=+15.5億円】

【便益】

- ・費用を現在価値化する際の基準年を令和3年から令和8年に変更したことによる増加
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（R7年8月）による、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式の変更に伴う増加

【B=+19.1億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の結果および1を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。

令和 8 年度
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

【道路事業】 道路改築事業「濃飛横断自動車道 中津川工区」

■事業内容

延長L=5080m、幅員 車道3.25m×2車線 ((仮称)リニア駅交差点IC北側)
車道3.25m×4車線 ((仮称)リニア駅交差点IC南側)

■費用対効果分析結果

区分		前回 (基準年：R4)	今回 (基準年：R8)	備考
事業期間		H28～R9	H28～R18	
費用 (億円)	事業費	362.9	401.4	
	維持管理費	8.1	7.4	
	更新費	0.0	0.0	
	合計 (C)	371.0	408.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	382.9	377.3	
	走行経費減少便益	61.1	49.3	
	交通事故減少便益	11.5	5.8	
	合計 (B)	455.5	432.3	
費用対効果分析結果 (B / C)		1.2	1.1	

※金額は、社会的割引率（4％）を用いて現在の価値に換算したもの。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル／国土交通省 道路局 都市局/R7.8

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】

- ・事業期間の延期により、供用年を令和9年から令和18年に変更したことによる減少【▲2.0億円】
- ・費用を現在価値化する際の基準年を令和4年から令和8年に変更したことによる増加【39.8億円】

【便益の主な変化要因】

- ・恵那峡SIC事業化による計画交通量の減少に伴う減少【▲82.1億円】
- ・費用便益マニュアルの改訂（令和7年8月）による、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式の変更に伴う増加【191.9億円】
- ・事業期間の延期により、供用年を令和9年から令和18年に変更したことによる減少【▲211.0億円】
- ・便益を現在価値化する際の基準年を令和4年から令和8年に変更したことによる増加【78.0億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の1.2からやや減少しているが、費用便益比は1.0を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。

令和 8 年度
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

【道路事業】 一般国道303号西横山バイパス

■事業内容

延長L=2,650m（トンネル延長L=2,420m）、幅員 車道3.00m×2車線（歩道無し）

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		（基準年：R5）	（基準年：R8）	
事業期間		H26～R12	H26～R15	
費用 （億円）	事業費	46.0	82.0	
	維持管理費	1.3	1.0	
	更新費	0.0	0.0	
	合計（C）	47.0	83.0	
効果 （億円）	走行時間短縮便益	49.0	87.0	
	走行経費減少便益	0.7	1.2	
	交通事故減少便益	0.12	0.14	
	合計（B）	50.0	88.0	
費用対効果分析結果（B／C）		1.1	1.1	

※金額は、社会的割引率（4％）を用いて現在の価値に換算したもの。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル／国土交通省 道路局 都市局/R7.8

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】
○事業費を 44億 ⇒71億 に変更したことによる増加
【+27億円】
○費用を現在価値化する際の基準年等を令和5年から令和8年に変更したことによる増加
【+9億円】
○現在価値化する際の供用年を令和12年から令和16年に変更したことによる減少
【－0.2億円】

【便益の主な変化要因】
○費用便益マニュアルの改訂（令和7年8月）等、最新の基準を適用した便益算出に伴う増加
【+41億円】
○便益を現在価値化する際の基準年を令和5年から令和8年に変更したことによる増加
【+6億円】
○事業期間の延期により、供用年を令和12年から令和16年に変更したことによる減少
【－9億円】

【費用対効果分析結果の変化】
○費用対効果分析結果は、前回と同様1.1であり、十分な事業効果が確保される見通しである